Cursa pe kilometru lansat se aleargă azi

Sontag, Heinemann, Ferrero Kraus şi Niculici au cele mai mari şanse

AUTOMOBILISM

Astăzi dimineaţă începând dela ora 8.30 se va alerga pe şoseaua Ploeşti-Câmpina între bornele kilometrice 74—75, cursa de primă viteză pe kilometru lansat.

Regizată de Automobil Club-Regal-Român, întrecerea face parte din cele patru probe pentru campionatul României, şi suntem siguri, va cunoaşte un adevărat succes, nu numai din punct de vedere al organizării, ci mai cu seamă în ceia ce priveşte manifestaţia sportivă, vechile recorduri fiind serios ameninţate.

Astfel, la categoria „curse", sin gurul participant, d. Sontag, este capabil să depăşească cu mult, recordul stabilit anul trecut de Maseratti-ul lui Ghica, căci acum doi ani, acelaş „Bugatti" care va fugi astăzi, condus de acelaş pilot, reuşise la prima încercare o viteză de aproape 200 km. pe oră, viteză, de care actualul record este destul de departe şi dacă astăzi, ghinionul nu-l va urmări pe Sontag nu vedem dece nu s'ar realiza timpuri superioare, în ambele sensuri, depăşindu-se recordul lui Ghica.

Categoria sport

La categoria maşinilor de sport, lupta se anunţă destul de deschisă, căci cu toate că B. M. W. lui Hainemann, a dispus foarte confortabil în Marele Premiu al Bucureştiului de toate celelate lmaşini, de astă dată însă, lucrurile nu se vor mai petrece — astfel — adversarul cel mai de temut al „neamţului" fiind Ferrero.

Fordul său, al cărui motor foarte puternic, e capabil de performanţe răsunătoare, nu a putut face mare lucru în „Marele Premiu", deoarece călcătura prea mică pe care o avea atunci, nu-i permitea o viteză mare, motorul plafonând chiar dela jumătatea liniilor drepte.

Acum, conducătorii lui i-au schimbat „pasul" — deoarece distanţa de doi kilometri rezervată „lansajului" este suficientă pentru ambalarea complectă a motorului, în aşa fel, încât, să atingă cea mai mare viteză.

Un alt mare adversar al „B. M. W."-ului este „Bugatti"-ul de sport al lui Sontag — ambii, putând încurca în mare măsură socotelile lui Heinemann.

Deasemenea nu trebuie uitat Cristea, al cărui „Ford" cu toate că nu e de perfecţiunea celorlalte poate totuşi atinge viteze destul de mari

LA MOTOCICLETE

La motociclete, incontestabil, Kraus are prima şansă. B. M. W.-ul său atingând uşor 200 km. pe oră.

Nu trebue uitat însă, Niculici, care conducând o I. R. A.-Japi, bine pusă la punct chiar de el, va bate cu siguranţă recordul de anul trecut.

Tot aşa, Voluntaru pe o I. R. A. cu ataş va întrece vechiul record al acestor fel de motocic'e'e.

CINE CONCUREAZA

Începând dela ora 8.30, concursul va dura probabil, până la ora 12, numărul concurenţilor fiind destul de mare şi distanţa trebuind să fie străbătută în ambele sensuri.

Şi-au anunţat participarea următorii:

1. A. G. G. de Chastelain, Opel.
2. Dimitrie Vicol, B. M. W.
3. Nicolae Teohary, Mercedes.
3. Nicolae Teohary, Mercedes.
4. Adam Forro (Braşov), Ford.
5. Dinu Frumuşeanu, X.
6. Barbu Matak, Citroen.
7. W. Ralph, Nash.
8. Al. Bărbulescu, Chevrolet.
9. Renato Ferrero, Forel.
10. Petre Cristea, Ford.
11. Titu Manicatide, Fiat.
12. Riri Bohory, Citroen.
13. C. Săveanu, X.
14. Ernst Lane, Adler.
15. D-na Nadeja Lane, Adler.
16. Nicolae Mavrodi, Adler.
17. C. Juvara, Adler.
18. Ladislau de Fabiny, X.
19. Norbert Winter, Ford.
20. Em. Manolescu, Wanderer.
21. Leopold Conovici, X.
22. N. Gh. Popescu, Ford.
23. Şt. Popp (Cluj), X.
24. Ion Căpităneseu, Chrysler.
25. Ernst Lane, Adler Triumph.
26. Paul Peinemann, B. M. W.
27. Sontag M., (Bugatti-Sport).
28. Sontag M., (Bugatti-Curse).
29. W. Jung, (B. M. W.).
30. L. Krauss, motocicletă B. M. W.
31. N. Niculici, I. A. R.-Jap.
32. C. Voluntaru I. R. A.-Jap cu ataş.

OFICIALII

La concursul de viteză pe km. lansat au fost desemnaţi ca oficiali

JURIUL: Scarlat Stan, Neagu Boerescu, George Polizu.

DIRECTORI DE CURSA: Al. Racoviţă.

CRONOMETRORI: Radu Costescu, I. Schnitzer, Aurel Rosi.

STARETRI: J. Conrad, B. von Gassendorf.

EMAL

„Cupa Carpaţilor" se aleargă mâine

Traseul, concurenţii, premiile

In regia Automobil Club Român se aleargă mâine pentru a cincea oară marele concurs de turism, „Cupa Carpaţilor".

Măsurând în lungime 535 km. parcursul ce-l vor avea de străbătut concurenţii începe din Sinaia, trece prin Pucheni, Moreni, Fierni Pucioasa, Aninoasa, Târgovişte, Brăteşti, Ghergani, Băldauca, Slobozia Moara, Titu, Găeşti, Piteşti, Horăreşti, Râmnicul Vâlcea, Călimăneşti, Căciulata, Câineni, Tâlmaciu, Sibiu, Avrig, Făgăraş, Sercaia, Braşov, Timişul de Jos şi de Sus, Predeal, şi se sfârşeşte în acelaş punct de unde a început.

Intreaga distanţă a fost împărţită în 3 sectoare şi anume:

I. Sinaia (km. 128) Piteşti grădina publică 1994 km. II. Piteşti-Sibiu (Hotel Bulevard) 183 km. III. Sibiu-Sinaia 183 km.

Tot din această întrecere face parte şi concursul pe kilometrul lansat care se aleargă astăzi pe şoseaua Ploeşti-Câmpina şi ale cărui rezultate se vor valorifica la acelea ale întrecerii fond după o formulă oficială.

Câteva puncte din regulament

Concurenţii se vor prezenta cu trăsurile lor la Sinaia, în ziua de 25 Iunie 1938, ora 16, la parcul concursului, unde directorul competiţiei va controla actele cerute de art. 5, maşinile fiind supuse cercetărilor comisiunei tehnice, care va verifica dacă automobilele sunt trăsuri de turism strict de serie, complete în toate părţile lor, admiţând sau refuzând participarea la concurs. Maşinilor admise li se vor instala cheile de control, conform art. 19, distribuindu-se totodată şi numerele pe care le vor purta vehiculele în circuit şi care vor fi atribuite în ordinea înscrierilor.

EFECTUAREA PARCURSULUI COMPETIŢIEI

In ziua de 26 Iunie 1938, ora 6 precis, concurenţii vor fi prezenţi cu trăsurile lor la postul de plecare din Sinaia (km. 128) şi vor remite imediat buletinul timpurilor declarate, conform art .10.

Directorul concursului citeşte buletinele în faţa concurenţilor şi a oficialilor competiţiei. Timpurile indicate pe buletine se trec într'un tablou general, care — semnat de directorul concursului — se afişează la start, unde va rămâne până la terminarea manifestaţiei sportive.

Indată ce s'a afişat tabloul general, se vor da plecările în ordinea descrescândă a timpurilor.

Concurenţii sunt obligaţi a urma întocmai itinerariul prescris, respectând regulamentele de circulaţie în vigoare.

La sfârşitul fiecărui sector, vor funcţiona posturi de control, unde concurenţii sunt obligaţi a opri, spre a li se înregistra şi comunica ora oficială a trecerii lor, care va fi cea indicată de ceasul de control din post.

La fiecare post de control, se va afla câte un carnet de control, în care comisarii respectivi vor insemna — după indicaţiile cronometrorilor oficiali — orele de trecere ale concurenţilor, eliberând acestora câte un duplicat al biletului de control întocmit.

Timpul întrebuinţat pentru aceste operaţii nu se va neutraliza.

Spre a exercita un control cât mai riguros timpul trecerii trăsurilor pe la fiecare post de control va fi înregistrat în mod automat şi de câte un ceas de control, prevăzut cu un dispozitiv special, ce permite nu numai marcarea mecanică a timpului, dar şi a numărului trăsurii. Pentru acest scop, automobilele vor fi înzestrate cu câte o cheie diferită, legată în partea dreaptă a vehiculului printr'un cablu plumbuit la capete, concurentul fiind obligat să întoarcă cu această cheie mecanismele de marcat ale ceasurilor, la toate posturile de control. Inregistrările automate, astfel obţinute, vor servi, împreună cu biletele de control. la determinarea cât mai exactă a timpului trecerii trăsurilor pe la punctele de control.

Concurenţii care vor fi parcurs distanţa între două posturi de control cu o iuţeală mai mică de 40 km. pe oră, vor fi excluşi din clasament.

VERIFICAREA FINALA A TRASURILOR

La terminarea competiţiei, trăsurile vor fi readuse în parcul concursului, unde vor fi supuse examinării comisiunei tehnice, care va verifica din nou dacă automobilele de turism admise sunt strict de serie şi complete în toate părţile lor.

Comisiunea tehnică va putea face şi probele necesare pentru controlarea vitezei maxime a vreunei trăsuri, dacă reclamaţiile respective au fost înaintate juriului cel mai târziu până în momentul începerii operaţiilor de verificare, prevăzute de art. 22.

CLASAMENTUL

Clasarea trăsurilor se va face după următoarele 3 criterii: viteza în cursa de iuţeală, randamentul de viteză şi gradul de punctualitate în circuit.

PREMIILE

A. C. R. R. oferă o cupă challenge, denumită „Cupa Carpaţilor" concurentului clasat primul, care va avea dreptul a o deţine până la viitorul concurs. Pentru ca această cupă să devină proprietatea vreunui concurent, trebue să fie câştigată de două ori consecutiv sau de trei ori la intervale.

Se vor acorda apoi următoarele premii în bani:

Premiul I lei 40.000.
Premiul II lei 20.000.
Premiul III lei 15.000.
distribuindu-se în plus:
Premiul IV lei 10.000.
dacă numărul concurenţilor plecaţi va fi de cel puţin 12,
Premiul V lei 5.000.
dacă numărul concurenţilor plecaţi va fi de cel puţin 15.

Lei 4.000 celui mai bine clasat dintre concurenţii sau conucrentele care — conducând singuri pe întregul parcurs — aleargă pentru prima oară într'un concurs sau cursă de automobile din ţară sau străinătate.

Lei 4.000 celui mai bine clasat dintre concurenţii cu maşină de capacitate cilindrică până la 1100 cmc. inclusiv.

A. C. R. R. îşi rezervă dreptul de a anunţa în timp util orice alte premii ar mai acorda sau s'ar oferi.

OFICIALII

Comisiunea sportivă a A. C. R. R. a hotărît ca pentru această cursă diversele funcţiuni ofiiale să fie încredinţate următorilor domni: Scarlat Stan, Neagu Boerescu, G. Polizu juriu.

Aurel Persu, comisar al cursei, Al. Racoviţă, ing. N. N. Georgescu, G. Polizu, ing. Closs, ing. Calcianu şi Maria Gebauer, membri în comisia tehnică.

I. Conrad, ing. Corbescu, A. Rosi, comisari la Sinaia.

D. I. Schmitzer, la Piteşti, Volsauschi, la Sibiu, Const. Cihriacescu, comisar de parcurs.

CONCURENŢII

Şi-au anunţat participarea următorii:

1. A. G. G. de Chastelain, Opel.
2. Dimitrie Vicol, B. M. W.
3. Nicolae Teohary, Mercedes.
4. Adam Forro (Braşov), Ford.
5. Dinu Frumuşeanu, x.
6. Barbu Matak, Citroen.
7. W. Ralph, Nash.
8. Al. Bărbulescu, Chevrolet.
9. Petre Cristea, Ford.
10. Titu Manicatide, Fiat.
11. Riri Bohory, Citroen.
12. C. Săveanu, x.
13. Ernst Lane, Adler.
14. D-na Nadeja Lane, Adler.
15. Nicolae Mavrodi, Adler.
16. C. Juvara, Adler.
17. Norbert Winter, Ford.
18. X. B. M. W.
19. Em. Manolescu, Wanderer.
20. Leopold Conovici, x.
21. N. Gh. Popescu, Ford.

In numărul de mâine vom încerca un pronostic cu toate că o asemenea obligaţie este cât se poate de dificilă.

Sperăm totuşi că sarcina ne va fi oarecum uşurată de concursul de viteză de astăzi.

EM.

Cunoscătorii de vin bun preferă
TAMAIOS RHEIN

Dela U. F. S. R.

Se aduce la cunoştinţa celor interesaţi că, pe temeiul dispoziţiunilor Decretului-lege No. 3343/937 publicat în Monitorul Oficial No. 225/937, care instituc un nou regim al gratuităţilor la manifestările sportive, Biroul permanent al UFSR a hotărît ca, începând dela 1 Iulie a. c., toate carnetele de intrare eliberate membrilor Comitetului central al UFSR precum şi altor persoane oficiale, să nu mai fie valabile, ele urmând a fi înlocuite cu noui carnete emise în baza dispoziţiunilor suszisului decret lege.

In consecinţă, toţi posesorii de carnete UFSR vechi, urmează a se prezenta la sediul UFSR din str. G. C. Cantacuzino 33, unde le vor depune dimpreună cu o nouă fotografie, pentru a se confecţiona şi libera alte carnete.

In programul de ameliorare al S. T. B.

Se acordă o atenţie deosebită sportivilor

Scumpirea tarifului autobuzelor justificată de S. T. B.

Sportivi cari umpleţi până la refuz autobuzele şi tramvaiele, în toate zilele, pentru a fi de faţă la manifestările sportive de la Băneasa, Floreasca, A. N. E. F, Venus, stranduri şi alte arene de sport, citiţi cu bună-voinţă justificările Soc. Com. a Tramvaelor cu ocazia scumpirei de azi a tarifelor.

In programul de îmbunătăţiri pe care S. T. B.-ul l-a întocmit s'a rezervat un capitol special şi sportului. Transportarea sportivilor spre arenele de sport va fi radical modificată ca aglomeraţiile să fie evitate. In felul acesta Societatea Comunală a Tramvaelor este pe linia noilor sale realizări.

Societatea comunală a tramvaelor a anunţat schimbări în tariful de călătorie cu autobuzele.

Desigur, pentru publicul călător necunoscător al situaţiei adevărate, scumpirea tarifului a fost o surpriză. Insă, pentru cei iniţiaţi, această majorare este un fenomen normal deoarece — după cum am anunţat încă dela începutul acestui an, exploatarea autobuzelor era deficitară.

S. T. B. a preluat exploatarea autobuzelor la 20 Octombrie 1936. Oricine va recunoaşte că, deatunci încoace a făcut toate sforţările omeneşti posibile să dea Capitalei un serviciu de transport în comun, cu autobuzele cel puţin tot atât de civilizat ca cel pe care îl avea la tramvaie.

Se ştie doar, că Bucureştii se pot mândri că au cele mai bune tramvaie din lume. Societatea doreşte să avem şi autobuze tot atât de bune.

Investiţii de aproape 850 milioane

Intr'un interval de un an şi jumătate a investit 637 milioane lei în autobuze şi mai are comenzi în curs de livrare, de încă 207 milioane lei. Zilnic se pun în funcţiune maşini noi, fiecare având introdusă o altă modificare pentru desăvârşirea confortului.

Exploatarea în mod civilizat a autobuzelor este cu mult mai scumpă decât a tramvaielor. Un autobuz nu poate fi ţinut în circulaţie decât maximum trei ani şi aceasta numai dacă în acest timp are o perfectă întreţinere.

Progrese evidente

Toată lumea cunoaşte halul în care erau exploatate autobuzele de vechii concesionari particulari.

Personalul murdar, plin de bube şi boli, sdrenţuit, beţiv şi obrasnic, a fost înlocuit cu un personal pe cât s'a putut mai stilat, bine îmbrăcat în uniforme şi cu un sever control medical, toate acestea pe cheltuiala societăţii.

Sarcini suplimentare

Dar, pe lângă aceste sarcini, care fiecare reprezintă o îmbunătăţire, S. T. B. spre deosebire de foştii concesionari, plăteşte primăriei o taxă de 0.25 bani de fiecare călător, are în sarcina sa, reparaţia pavagiilor, precum şi ridicarea zăpezii de pe străzi.

Toate aceste sarcini suplimentare, cari sunt însă strâns legate de buna funcţionare a serviciului de transport, costă enorm.

De ce a fost preferat tariful unic

Până acum, tariful la autobuze era 4, 5 şi 6 lei.

Societatea avea de ales între a urca tariful la 5, 6 şi 7 lei sau a fixa un tarif unic din media acestor cifre. Pentru uşurinţa încasării, s'a ales tariful unic, experimentat cu ocazia ultimului meeting de aviaţie Inainte de a lua hotărîrea majorării tarifului la autobuze, societatea a încercat să reducă deficitele prin economii severe.

Economiile duse la extrem ar fi însemnat să nedea Capitalei un serviciu de autobuze cum a avut înainte de Octombrie 1936, — ceeace nu este nici în interesul publicului şi nici al apărării naţionale, deoarece trebue să se ştie că autobuzele S. T. B. sunt în timp de război la dispoziţia armatei.

Pagubele din ultima vreme

Din calculele făcute, societatea pierdea, în ultima vreme, 1.17 până la 1,50 lei de fiecare călător transportat cu autobuzul, diferenţă care era acoperită din exploatarea tramvaielor, sau din capital.

Tariful la tramvaie a rămas neschimbat. Dealtfel, în toate oraşele din străinătate, tariful autobuzelor este cu mult mai ridicat decât al tramvaielor, ca o consecinţă firească a celor arătate mai sus.

Singur Parisul, şi-a putut până în prezent permite luxul de a înlocui tramvaiele cu autobuze; restul oraşelor păstrează încă acest mijloc de transport, a cărui exploatare este mai puţin costisitoare.

Răspândirea volley-ului şi basket-ballului în masele străjereşti

Federaţia română de specialitate are obligaţia difuzării acestor sporturi indicate pentru străjeri

VOLLEY-BASKET

In timpul concursurilor străjereşti s'au disputat şi câteva matchuri pentru campionatul de volley între cuiburile de străjere. Concomitent, pe alte terenuri se jucau matchuri de volley pentru campionatul interşcolar.

Campionatul inter-cuiburi străjereşti a fost pentru prima dată introdus în cadrul unui program sportiv-străjeresc şi a cunoscut un mare succes moral. Campionatul viitor şcolar are un vechi istoric dar interesant este faptul că şi la acest campionat echipieri au fost în majoritate străjeri.

Incadrarea volley-ballului în concursul trecut şi credem în concursurile viitoare este o recunoaştere semi-oficioasă a foloaselor acestui SPORT COMPLECT. Găsim necesar să menţionăm că merită toate elogiile acei cari au luptat pentru desvoltarea volley-ballului şi credem că o parte din succesul concursului inter-cuiburi se revarsă şi asupra lor.

Pomeneam mai sus că volley-ul este un sport complect. Se vor ridica critici cum că volley-ul este mai bine spus un «joc de fete» sau că este un sport slab din punct de vedere al eforturilor. Afirmaţiile acestea pe care le-am auzit de nenumărate ori indică miopia persoanelor ce au astfel de păreri.

Este absolut de neiertat ca după ce asişti la un match corect disputat să afirmi că deşi jucătorii s'au întrebuinţat cât au putut; deşi ai văzut trăgând cu o forţă nebănuită; deşi ai văzut jucătorii în «contre pieds» şi totuşi printr'un efort maxim să reuşească să paseze mingea totuşi să afirmi că nu este sport sau că nu este pentru demnitatea masculină ca să-l practice.

Cine priveşte jucătorii poate observa că în timp ce joacă un jucător execută un întreg program gimnastic şi că în tot timpul matchului face uz de membrele corpului şi la fiecare mişcare le întrebuinţează pe toate dar în alt fel, după cum era situaţia jocului, sau mai bine zis după cum îi venea mingea.

Despre foloasele gimnasticei nu trebuie să mai insistăm căci s'a scris îndeajuns.

Desvoltarea în străjerie

S'a primit cu mult sceptimism concursul de volley străjeresc şi s'a crezut că va fi partea neagră a programului sportiv.

Rezultatele au fost însă cu totul în favoarea lor. Credem că şi comandanţii şi-au putut da seama de succesul de care se bucură jocul între străjeri. Dacă pentru străjere volley-ballul este suficient credem că străjerii ar trebui să practice şi basketul.

Basketul prezintă un dinamism continu, lucru care la volley dacă există este greu de obţinut, şi prin spectaculozitatea şi avantagiile jocului face ca în străinătate să fie practicat pe o scară întinsă şi să fie cu mult mai desvoltat decât volley-ballul.

La volley se poate întâmpla ca un individ cu talent deşi nu a mai jucat să corespundă la un match. La basket asta este exclus. Este necesar ca pentru succesul în viitor să se înceapă un lucru metodic şi bazat pe concursul O. E. T. R.-ului suntem siguri tot aşa trebue să fim şi pe concursul federaţiei şi al cunoscătorilor acestui joc.

Basketul românesc deşi într'o continuă desvoltare totuşi nu poate progresa în aceaş măsură din 2 motive: lipsa de antrenori şi lipsa de matchuri internaţionale.

De primul punct trebue discutat mai mult căci sunt mai multe posibilităţi de rezolvare şi cari trebuesc studiate bine şi cât mai urgent.

S'ar putea angaja un antrenor din străinătate care să organizeze o şcoală, aşa cum este propus şi la foot-ball.

Se poate obţine de la câţiva dintre vechii jucători — bine înţeles dintre acei ce cunosc basketul la perfecţie — ca să aibe rolul de antrenori sau mai bine zis de profesori de basket.

Mai ar fi o soluţie: ca dintre elementele mai serioase să se trimeată într'o ţară, unde basketul să fie jucat bine şi unde ar avea posibilitatea să înveţe.

Până la rezolvarea primei şi ultimei propuneri se poate aranja în felul cum am propus în secunda, şi asta s'ar putea cât mai curând.

Sunt cunoscuţi mai mulţi dintre cunoscători cari cu mult drag ar sacrifica un timp care să-l dedice basketului şi volley-ului străjeresc. Mai mult suntem siguri că şi-ar face din aceasta un punct de cinste în viaţă.

Astfel conceput credem că succesul viitor mai ales, va fi considerabil. Pilda pornită dela un sport minor, astăzi, credem că va putea servi tuturor sporturilor şi mai ales oficialilor.

Această propagare a volley-ului şi a basketului găsim necesar să fie dusă în aceaş măsură cu atletismul şi cu gimnastica. Reuşita unui program sportiv bazat pe: atletism, gimnastică şi volley sau basket este mare şi de mare IMPORTANŢA NAŢIONALA.

Cum trebue să procedeze federaţia românească de volley şi basket este simplu şi puţin costisitor: să împartă materialul technic şi îndrumători ai acestor sporturi. Să organizeze matchuri demonstrative. Ţinând seama că transportul pe C. F. R. se poate obţine gratis iar adăpostirea şi alimentarea nu sunt prea costisitoare credem că s'ar putea face şi aceasta.

Mai mult şi mai puţin costisitor: să fie aduşi străjeri la întâlnirile din campionat spre a viziona matchuri unde elanul şi vigurozitatea jucătorilor este în luptă pentru victorie.

Credem că desvoltarea spiritului sportiv care este încadrat spiritului străjeresc va uşura aceste lucruri propuse de noi.

Nu putem scrie îndeajuns din lipsa de spaţiu dar partea sportivă din străjerie trebue bazată cu totul pe alte baze decât acelea pe crae s'au desvoltat sporturile în general.

In felul propus de noi cu eventualele corijări îşi va ajunge menirea şi atunci «mens sana in corpore sano» va sta la baza fiecărui străjer şi viitor om în societate.

Echipa Germaniei pentru matchul cu Franţa

ATLETISM

La 3 Iulie are loc la Paris anuala întâlnire dintre echipele de atletism ale Franţei şi Germaniei. Echipa germană va avea următoarea formaţie:

100 m.: Borchmeyer, Scheming.
200 m.: Hornberger, Neckerman.
400 m.: Linhof, Rinck.
800 m.: Harbig, Eichberger.
1500 m.: Stadler, Melhosd.
5000 m.: Syring, Rapf.
110 garduri: Kumpman, Wegener.
Inălţime: Weintkoctz, Martens.
Lungime: Long, Leichum.
Prăjină: Sutter, Hanuzurinckel.
Greutate: Woelke, Lampert.
Disc: Schroder, Lampert.
Suliţă: Busse, Stroeck.
4x100 m.: Bordmeyer, Scheming, Hornberzer, Neckeman.
4x400 m.: Linhof, Rinck, Harbig, Robens.

Oslo a învins Stockholm 137:132

Matchul de atletism Oslo-Stockholm, o veritabilă întâlnire Norvegia — Suedia a dat următoarele rezultate:

100 m.: 1. Stenquist (S) 10-8, 2. Andersen (O) 10-9.

400 m.: 1. Eidsbo (O) 49-2, 2. Thomasson (S) 49-5.

800 m.: 1. Hoel (O) 1-55, 2. Forsberg (S) 1-55,8

5000 m.: 1. Larsson (S) 15-07.1, 2. Ollander (S) 15-07.5.

Inălţime: 1. Admark (S) 1-90. 2 Stal (O) 1-85.

Lungime: 1. Stenquist (S) 7.27, 2. Berg (O) 7.23.

Prăjină: 1. Kaas (O) 3.70, 2. Lindblad (S) 3.70.

Suliţă: 1. Sunde (O) 63.20, 2. Stromquist (S) 63.09.

Disc: 1. Sollid (O) 45.62, 2. Nordstrom (S) 44.84.

Greutate: 1. Fernstrom (S) 14.64. 2. Nialsen (O) 14.12.

110 m. garduri: 1. Albrechtsen (O) 15.2, 2. Seeberg (O) 15.2.

Atletismul internaţional

75 m. 93 este noul record estonian la aruncarea suliţei, stabilit de Sule. Este a treia performanţă pe lista celor mai bune din lume, după recordul de 77 m. 23 deţinut de M. Jörvinen.

LA ULTIMUL concurs care a avut loc la Helsiniki, Jörvinen a aruncat 74 m. 09. Bärlund a aruncat 15 m. 51 cu greutatea şi Reinikka a sărit 400 cm. cu prăjina.

OSLO a învins Stockholm cu 137: ting internaţional la care au fost 3:54.8 la 1500 m din Jansson, 190 cm. a lui Odmazk la înălţime şi 727 cm. a lui Stenquist la lungime.

BEERSCHOT din Antwerpen organizează la 3 Iulie un mare meeting. Cele mai bune rezultate au fost invitaţi şi 7 atleţi unguri.

LA ULM, Lampert a aruncat 15 m. 98 cu greutatea şi 47 m. 46 cu discul. La campionatele poliţiei care au avut loc la Luebecs, Lutz a aruncat ciocanul la 53 m. 37.

Mâine se dispută

Finala categoriilor secunde

Intâlnirile vor fi foarte disputate şi spectaculoase

Ziua când se vor cunoaşte campionii «secunzii» fiind programată după consumarea primei categorii face ca aceste matchuri să fie aşteptate cu multă nerăbdare.

Intr'adevăr finalişti s'au clasat în primele locuri de o manieră categorică şi care i-a dreptul ori cărui alt concurent de a ridica vre'o obiecţie.

Credem că din punct de vedere technic întâlnirile vor arăta meritele de avansare ale celor cari concurează la această cinste.

In finală la volley vor juca Bonaparte cu Radu Vodă.

Ambele, grupări tinere, cu elemente talentate şi mai ales cu ambiţie de avansare în categoria superioară.

Din această ciocnire credem că va ieşi învingător clubul Bonaparte căci jucătorii săi sunt mai puţin nervoşi ca cei dela Radu-Vodă şi mai ales că ştiu cum să sfârşească un match. Finala se va juca 3 seturi din 5.

Radu Vodă dacă va juca calm şi cu puţină metodă de joc va putea câştiga la luptă.

La basket în finală se va repeta lupta care dăinueşte şi în prima categorie. Vechi rivali Sportul Studenţesc şi C. F. R. se vor întâlni pentru titlul categoriei a II-a.

Rutina celor dela Sportul va întâlni elanul celor dela C. F. R. Cunoscând succesul «liniei de aur» dela C. F. R., întâlnirea credem că nu va fi ca în întâlnirile din alţi ani neegale şi că pentru prima dată studenţii vor fi muncţi serios pentru o victorie care nu credem că le va putea scăpa.

Tot la basket se vor întâlni, Luni, Energia cu Bonaparte pentru locul 3 din serie.

Primul match câştigat în condiţii neregulamentare de Energia se rejoacă. Victoria nu poate scăpa Energiei care joacă mult mai bine decât adversarii.

La volley se vor întâlni pentru locul doi din serie: Sportul Studenţesc şi Pebe.

In ultima întâlnire a învins Pebe-ul care ca şi în toate matchurile din retur au prezentat o echipă complectă şi cu o condiţie bună. Sportul nu a putut prezenta echipa complectă din cauza examenelor. Pentru finală s'au antrenat cât se poate de serios şi vor alinia o formaţie complectă şi redutabilă.

Matchul se anunţă strâns şi credem că va învinge Sportul Studenţesc.